

# Cum se pierde un viitor bulevard din Cluj-Napoca

**Teodor Mihali** - studiu de caz



În 2018 Primăria Cluj-Napoca a eliberat o autorizație de construire pentru două clădiri pe strada Teodor Mihali, clădiri situate la numerele 45-51, dar, în acest demers, aceeași primărie a omis să ceară realizarea unor studii de urbanism și a ales să ignore faptul că Planul Urbanistic General prevedea elaborarea unui Plan Urbanistic de Detaliu (PUD) pentru cazul în care două clădiri urmează să fie așezate pe aceeași parcelă. Fără PUD care să specifice regulile de construire, posibilitățile de dezvoltare viitoare a acestui bulevard sunt astfel grav afectate.

Importanța străzii Teodor Mihali este evidentă dacă ne uităm la legăturile pe care le face cu restul orașului:

1. Este unica arteră care asigură legătura nord-sud din această parte a orașului, conectând două cartiere majore: Mărăști și Gheorgheni, precum și viitorul cartier Sopor. Din punct de vedere topografic, cartierul Sopor are un potențial de dezvoltare mult mai mare decât cartierele adiacente, moment la care principalele lui două legături cu restul orașului vor fi Bulevardul Nicolae Titulescu și str. Teodor Mihali, fiind cu atât mai important ca să anticipeze și să țină cont de dinamica viitoare a zonei.

2. Asigură legătura cartierului Mărăști, al doilea cel mai mare cartier al Clujului, cu Iulius Mall, punct de interes public major, dar și cu numeroase clădiri de birouri din vecinătatea acestui mall, cu baza sportivă Gheorgheni și cu viitorul Parc Est.

3. Deservește o serie de funcțiuni publice - Universitatea FSEGA, cămine studentești, clădiri de birouri, Iulius Mall, Colegiul Gheorghe Lazăr - ce atrag un flux mare de persoane și au nevoie de o zonă adiacentă aerisită și de un grad crescut de accesibilitate, inclusiv prin trasee velo sau pietonale.

Profilul actual al străzii Teodor Mihali variază de la un capăt la altul, însă cel mai îngust punct al acestei străzi îl regăsim tocmai în zona imobilului ce se ridică acum la nr. 45-51. Aici avem acum 4 benzi auto și 2 trotuare = aprox.  $4 \times 3.5 + 2 \times 2 \text{ m} = \text{aprox. } 18 \text{ m}$ .

Cele două trotuare existente se dovedesc deja insuficiente, dacă scădem grosimea stâlpilor de iluminat, a marcajelor rutiere și a altor elemente de mobilier urban, și sunt, chiar și într-o formulă corectă urbanistic, mult prea apropiate de cele 4 benzi auto pe care se circulă constant cu viteză



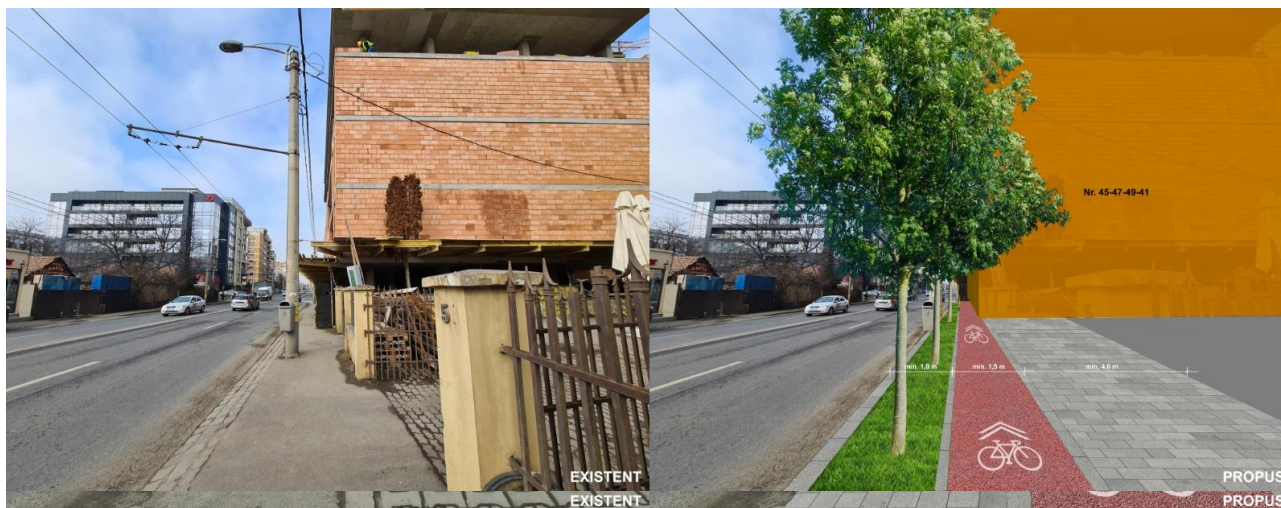
ridicată, periclitând astfel siguranța pietonilor și descurajându-i în a le folosi. Lățimea actuală exclude aproape complet utilizarea de către bicicliști sau persoane cu/în cărucioare. Mai mult, există în mod regulat și autovehiculele staționate ilegal pe aceste trotuare, reducând și mai mult posibilitățile de utilizare a acestora.

Pe scurt, în prezent, avem o arteră care se pretează aproape exclusiv traficului pe 4 roți, ce descurajează deplasarea nemotorizată înspre și dinspre mall, zonele de birouri și universitare și care, pe viitor, în absența unui trotuar larg, cu zone de relaxare și cu piste velo, va fi condamnată la o totală lipsă de trafic pietonal, pe care ar fi avut toate motivele să-l preia în forme cât mai prietenoase, tocmai pentru a diminua traficul auto deja peste posibilitățile funcționale ale arterei.

Acesta este contextul, deja sub-optimal, la care se adaugă apariția imobilului de la numerele 45-51. Dacă e să ne raportăm la construcțiile semnificative edificate pe această stradă în ultimii 10 ani vom constata că majoritatea au retrageri de aprox. 5-6 m față de trotuarele existente. Practic, toți cei care au contribuit la dezvoltarea zonei au conștientizat importanța unei retrageri sănătoase de la trotuar și s-au pregătit pentru a încuraja traficul pietonal. Toți, mai puțin Primăria Cluj-Napoca care nu a realizat ce tip de construcție, toxică urbanistic, autorizează la adresa menționată. Majoritatea celorlalte parcele sunt fie libere de construcții, fie găzduiesc imobile parazitare/ne semnificative din punct de vedere al arhitecturii și dimensiunii și care cu siguranță că vor fi dezvoltate în următorii ani, sperăm noi, păstrând retragerile de la trotuare.

Există o lungă înșiruire de argumente practice pentru dezvoltarea și configurarea străzii în viitor prin adăugarea a 6 până la 10 metri la deschiderea actuală, pentru un total de până la 28 de metri, deschidere ce să includă banda carosabilă, aliniament de arbori, piste velo și trotuare generoase cu zone de relaxare.





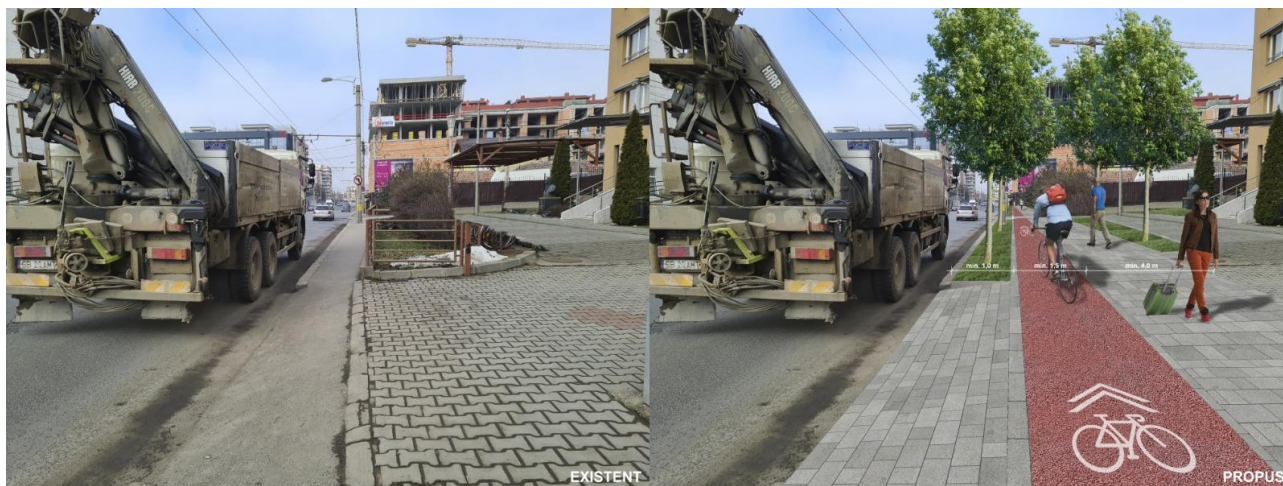
O astfel de configurare ar transforma această stradă într-un adevărat bulevard urban modern, ar încuraja mobilitatea verde, nepoluantă, ar crește valoarea intrinsecă a zonei și ar permite posibilitatea ca, în timp, aceasta să se transforme într-un punct de interes la intersecția mai multor cartiere importante ale orașului.

Circulația pietonală generată de această viziune alternativă de dezvoltare a zonei ar încuraja, astfel, dezvoltarea spațiilor comerciale și de servicii de la parterul imobilelor. În același timp o astfel de configurație ar încuraja alternative sustenabile de transport, scăzând semnificativ traficul auto și poluarea și oferind, în viitor, posibilitatea unor reconfigurări în funcție de evoluția zonei (3x3m carosabil auto + 2x3,5m carosabil transport în comun + 2x1,25 m aliniament de arbori + 2x1,5m benzi velo + 2x3,25m circulații pietonale). Valoarea zonei, chiar și văzută în mod limitat, doar din perspectivă imobiliară, crește semnificativ prin adăugarea unei astfel de componente comunitare, de petrecere a timpului liber.

**Astăzi însă tot acest potențial este risipit.** În ciuda sesizărilor depuse la Primăria Cluj-Napoca, apariția imobilului situat la nr. 45-51 cu fațada la limita trotuarului existent compromise orice șansă de dezvoltare sustenabilă a acestei străzi reducând profilul stradal posibil cu un minim de 5 metri și împiedicând total și definitiv apariția și încurajarea alternativelor sustenabile de transport precum și dezvoltarea unui acces pietonal generos. Acest lucru va determina, în fapt, reducerea semnificativă a acestui vad pietonal înspre zero și, implicit, scăderea valorii imobilelor din această zonă, devenită astfel una de tranzit exclusiv auto, fără funcțiuni publice și social-comunitare. În același timp, ruperea frontului existent anterior, configurat de imobilele de la nr. 31-43 și, în continuare, de clădirea căminului UBB Economica II de la nr. 59, toate având retrageri consistente față de trotuarul existent, va genera o nouă lipsă de unitate urbanistică care va sublinia și mai mult haosul urbanistic în care se afundă Municipiul Cluj-Napoca în ultimii ani.

Într-un registru administrativ, construcția clădirii de pe Teodor Mihali încalcă o serie de principii pe care municipalitatea și le-a asumat la nivel declarativ, dar pe care, în practică, eșuează să le respecte:

- mobilitatea verde, nepoluantă: apariția imobilului cu fațada la trotuar sugrumă orice șansă pentru dezvoltarea viitoare a infrastructurii velo sau pietonale,
- dezvoltarea durabilă: investiția actuală ignoră complet dinamica zonei și obiectivele pe termen lung pentru dezvoltarea comunității,
- îmbunătățirea calității vieții cetățenilor orașului: încă o dată interesul dezvoltatorului imobiliar primează în fața intereselor publice cetățenești.



Administrația locală ar fi avut posibilitatea să recurgă la pârghii legale pentru a preveni degradarea potențialului de dezvoltare al zonei, pârghii pe care însă nu le-a folosit.

**Cadrul juridic care trebuia aplicat pentru avizarea acestui proiect e simplu.** Conform Planului Urbanistic General (PUG), regulamentul pentru zonele R.L.U. RrM1, în care se încadrează prezenta parcelă, la punctul A, cuprinde condiționări primare prin care se menționează următoarele:

*„În principiu, restructurarea se poate realiza pe baza prezentului Regulament, pe parcelarul existent, asigurându-se totodată coerența dezvoltării / ridicarea gradului de finisare urbană. Fiecare intervenție va determina în mod obligatoriu restructurarea integrală a cel puțin unei parcele în înțeles urban.*

Situațiile în care:

- **pe parcelă se prevăd mai multe corpuri de clădire** / se crează un ansamblu;
- parcela în înțeles urban are o suprafață mai mică decât cea minimă, reglementată la punctul 4 de mai jos;
- configurația locală nu permite conformarea clădirii propuse conform prevederilor prezentului regulament;

**vor fi reglementate urbanistic prin P.U.D, conform legii și prevederilor regulamentului.”**

Ce ne spune autorizația de construire nr. 1872 din 10.12.2018, emisă pentru această parcelă:

„SE AUTORIZEAZĂ executarea lucrărilor de construire pentru: IMOBIL CU FUNCȚIUNI MIXTE: **CORP A** CU SPAȚII COMERCIALE LA PARTER ȘI BIROURI, CU REGIM DE ÎNĂLȚIME S+P+5E+Er, **CORP B**: 72 APARTAMENTE, CU REGIM DE ÎNĂLȚIME 2S+P+4E+ER, ÎMPREJMUIRE, AMENAJĂRI EXTERIOARE”

În mod evident, din autorizație reiese că actuala **construcție este formată din două corpuri**, caz în care, conform prevederilor din R.L.U. mai sus menționate, **era nevoie de întocmirea și aprobarea unui P.U.D. înainte obținerii unei autorizații de construire.**

**Drept urmare, autorizația de construire este vădit nulă întrucât a fost emisă fără respectarea condiționărilor legale. Cu toate acestea, Serviciul Control urbanism și disciplina în construcții din cadrul Primăriei Cluj-Napoca insistă în a susține că ansamblul construit nu prezintă nicio problemă.**

Pârghiile Primăriei de a corecta aceasta problema sunt și ele evidente. Chiar dacă prin PUD nu se pot impune retragerile față de front, ci doar cele față de limitele laterale și posterioare ale parcelei, prin dezbateră proiectului în Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului Urban s-ar fi putut impune beneficiarului condiționalități pentru a nu rupe frontul stradal existent anterior.

Aceste pârghii trebuie întotdeauna folosite.

Fără a intra într-o zona de supoziții și acuze, este însă straniu faptul că la o construcție atât de problematică s-a „omis” solicitarea realizării, în prealabil, a unui PUD sau PUZ.

Menționăm că anterior realizării acestui material, s-au depus eforturi pentru a obține un răspuns din partea administrației locale prin sesizări către Serviciul Control urbanism și s-a căutat susținere în rândul rezidenților și al ONG-urilor pentru a porni o acțiune în instanță. Din păcate, reținerile din partea lor, motivate în mare măsură de sentimentul de inutilitate a acestui demers, a făcut ca acesta să nu se concretizeze. Tocmai pentru a schimba aceasta stare de spirit e absolut necesar să reacționăm public, în toate modurile cu putință, în momentele în care standardele de viață ne sunt afectate prin decizii ce nu pun în prim plan cetățeanul ci interese private, cu acceptul tacit al autorităților locale.

USR PLUS Cluj  
19 martie 2021